

Unterrichtung

Hannover, den 10.11.2022

Die Präsidentin des Niedersächsischen Landtages
- Landtagsverwaltung -

Reaktivierung von Bahnstrecken und Bahnstationen in Niedersachsen zielgerichtet fortsetzen - Voraussetzungen für die GVFG-Förderung des Bundes vereinfachen und Standardisiertes Bewertungsverfahren zügig überarbeiten

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU - Drs. 18/9401

Beschluss des Landtages vom 29.06.2022 - Drs. 18/11460 - nachfolgend abgedruckt:

Reaktivierung von Bahnstrecken und Bahnstationen in Niedersachsen zielgerichtet fortsetzen - Voraussetzungen für die GVFG-Förderung des Bundes vereinfachen und Standardisiertes Bewertungsverfahren zügig überarbeiten

Der schienengebundene Nahverkehr ist in einem Flächenland wie Niedersachsen unverzichtbar, um für die Menschen in den Regionen die notwendige Mobilität komfortabel und in guter Qualität zu gewährleisten. Ziel muss es sein, das Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) kontinuierlich weiterzuentwickeln, auf den jeweiligen Bedarf anzupassen und zu optimieren. Dazu gehört auch, die Reaktivierung von Bahnstrecken und Bahnstationen für den SPNV in allen Teilen des Landes weiter voranzutreiben und wichtige Räume ohne Schienenanbindung wieder an das SPNV-Netz anzubinden. Nicht außer Acht gelassen werden darf in diesem Zusammenhang, dass eine Reaktivierung mit wirtschaftlicher Vernunft durchgeführt werden muss. Dabei ist zu berücksichtigen, dass neben den Investitionen in die Streckenreaktivierung auch die Finanzierung des SPNV-Betriebs auf den reaktivierten Strecken für einen langen Zeitraum volkswirtschaftlich sinnvoll sichergestellt werden muss.

Das vom Bund im Jahr 2020 novellierte und finanziell erheblich aufgestockte Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bietet die Möglichkeit, eine finanzielle Beteiligung des Bundes von bis zu 90 % für Investitionen in die Reaktivierung von Bahnstrecken zu erhalten. Wie sich im Rahmen des letzten breit angelegten landesweiten Untersuchungsverfahrens zur Streckenreaktivierung herausgestellt hat, erweist sich die im GVFG vorgeschriebene Standardisierte Bewertung allerdings als Hemmnis für Reaktivierungsbemühungen, insbesondere in den Flächenländern, da die Bedürfnisse des ländlichen Raumes sowie die steigenden Anforderungen für den Schutz des Klimas nicht ausreichend berücksichtigt werden. Eine zügige Überarbeitung des Bewertungsverfahrens durch den Bund ist deshalb erforderlich. Von besonderer Priorität ist, dass zeitnah belastbare Kriterien für eine Neubewertung der Reaktivierung von Bahnstrecken vorliegen, damit der Prozess im Land weiter vorangetrieben werden kann, frühzeitig GVFG-Fördermittel des Bundes beantragt und somit zielgerichtet mehr Strecken in Niedersachsen reaktiviert werden können. Hier ist der Bund besonders gefordert, rasch entsprechend veränderte Maßstäbe und Rahmenbedingungen in Zusammenarbeit mit den Ländern für die Reaktivierung von Bahnstrecken zu entwickeln. Zusätzlich bedarf es einer Erhöhung der Regionalisierungsmittel zur Finanzierung der zusätzlichen Betriebskosten.

Die Landesregierung wird aufgefordert, sich in diesem Sinne auf der Bundesebene einzusetzen, um auf dieser Basis künftige Reaktivierungen vorbereiten zu können und bis dahin die bereits laufenden Aktivitäten zur Unterstützung und Prüfung bestimmter Streckenreaktivierungen weiter fortzusetzen.

Der Landtag begrüßt

- die bisherigen erfolgreichen Bemühungen der Landesregierung zur Reaktivierung von Bahnstrecken und Bahnstationen für den SPNV in Niedersachsen sowie die Bereitschaft zur Unterstützung weiterer Reaktivierungsvorhaben mit wirtschaftlicher Vernunft und betrachtet diese als wichtigen Baustein für den Klimaschutz und zur Verbesserung der Anbindung des ländlichen Raumes an den SPNV,

- die Aktivitäten der Landesregierung zur Vorbereitung einer Reaktivierung des SPNV auf der Strecke Buchholz–Jesteburg–Ramelsloh–Maschen–Hamburg–Harburg bis zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Überwerfungsbauwerkes Meckelfeld,
- die fachliche Begleitung und Unterstützung der aktuell laufenden Standardisierten Bewertungsverfahren der Bentheimer Eisenbahn AG und des Landkreises Grafschaft Bentheim für die Strecke Neuenhaus–Coevorden sowie des Landkreises Lüneburg für die Strecken Lüneburg–Amelinghausen–Bispingen–Soltau sowie Lüneburg–Bleckede seitens der Landesregierung durch die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG),
- den Einsatz der Landesregierung zur Zielerreichung gleichwertiger Lebensverhältnisse in Stadt und Land für eine bundesweite und länderübergreifende Überarbeitung des Standardisierten Bewertungsverfahrens,
- die Forderungen der Länder an den Bund, bis zur Überarbeitung des Standardisierten Bewertungsverfahrens auch kurzfristig Übergangslösungen für die Realisierung von Streckenreaktivierungen und andere ÖPNV-Projekte von Ländern und Kommunen aus den GVFG-Mitteln zuzulassen,
- die Forderungen der Verkehrsministerkonferenz an den Bund zur Stärkung des Schienenverkehrs in Deutschland und zur Erhöhung der Regionalisierungsmittel, um die vom Bund im Rahmen der Klimaschutzziele angestrebte Verdoppelung der Fahrgastzahlen im SPNV umsetzen und gleichzeitig eine Reaktivierung von Schienenstrecken für den SPNV kontinuierlich vorantreiben zu können.

Der Landtag bittet die Landesregierung,

1. sich gegenüber dem Bund weiterhin mit Nachdruck für eine möglichst rasche Überarbeitung des Standardisierten Bewertungsverfahrens bzw. die Entwicklung eines alternativen Bewertungsverfahrens für Streckenreaktivierungen einzusetzen und sich in den Prozess zur Entwicklung neuer Rahmenbedingungen, Bewertungskriterien und -maßstäbe unter besondere Berücksichtigung der Situation im ländlichen Raum, einer zukunftsgerichteten Siedlungsentwicklung und des Klimaschutzes aktiv einzubringen,
2. gemeinsam mit anderen Bundesländern aktiv darauf hinzuwirken, dass die Möglichkeiten zur zügigen Verwendung der erhöhten GVFG-Mittel für die Realisierung von umsetzungsreifen ÖPNV-Projekten in den Ländern zumindest im Rahmen einer Übergangslösung kurzfristig praxisorientiert verbessert werden,
3. die Aktivitäten zur Reaktivierung des SPNV auf der Strecke Buchholz–Jesteburg–Ramelsloh–Maschen–Hamburg–Harburg weiter mit Nachdruck voranzutreiben,
4. die aktuell laufenden Standardisierten Bewertungsverfahren für Reaktivierungsvorhaben auf den Strecken Neuenhaus–Coevorden (NL), Lüneburg–Amelinghausen–Bispingen–Soltau und Lüneburg–Bleckede sowie die vom Regionalverband Großraum Braunschweig geplanten weiteren Standardisierten Bewertungsverfahren für die Strecken Salzgitter–Lebenstedt–Salzgitter–Fredenberg und Harvesse–Braunschweig–Gliesmarode aktiv fachlich zu begleiten, voranzutreiben und sich für den Fall eines positiven Ergebnisses der Standardisierten Bewertung gegenüber dem Bund für eine Förderung dieser Streckenreaktivierungen einzusetzen,
5. auch weiteren Strecken die Chance zur Reaktivierung durch eine intensive Begleitung zu ermöglichen, indem sich die Landesregierung nach Abschluss der bundeseinheitlichen Überarbeitung des Bewertungsverfahrens für die Initiierung erneuter Streckenreaktivierungen einsetzt und dann für den weiteren Prozess einen parlamentarischen Lenkungsreis, unter Einbeziehung von Fachexpertinnen und -experten sowie Verbänden, zur sinnvollen Identifizierung und Prüfung potenzieller Reaktivierungstrecken einzuberufen,
6. gemeinsam mit betroffenen Kommunen die Förderung von Landesbuslinien zu prüfen, sofern die Möglichkeit einer Reaktivierung des SPNV zur Anbindung von Mittelzentren ohne Schienenanschluss derzeit nicht besteht und dies als Zwischenlösung sinnvoll erscheint,

7. zu prüfen, ob unabhängig von der Fortsetzung des Reaktivierungsprozesses durch das Land eine gesonderte Förderung verkehrlich bedeutsamer touristischer Verkehre auf der Schiene aufgelegt werden kann.

Antwort der Landesregierung vom 04.11.2022

Zu 1:

Die Standardisierte Bewertung liegt zwischenzeitlich in einer neuen Fassung vor (Verfahrensanleitung 2016+, gültig seit 01.07.2022). Die Neuauflage wurde in einem mehr als einjährigen Prozess unter intensiver Mitwirkung des Landes erarbeitet und trägt u. a. der Tatsache Rechnung, dass der Bund seine Mittel zur Infrastrukturförderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) deutlich aufgestockt, im Zusammenhang mit der Energie- und Verkehrswende zusätzliche Fördertatbestände aufgenommen hat und durch deutliche Absenkung der Schwellenwerte auch kleineren, ländlich verorteten Projekten eine Realisierungschance ermöglicht. Wesentliche Neuerungen der aktualisierten Standardisierten Bewertung sind ergänzende Nutzenkomponenten für ökologische und soziale Kriterien wie beispielsweise der Primärenergieverbrauch, die Lebenszyklusemissionen von Fahrzeugen und Infrastruktur sowie Aspekte der Daseinsvorsorge und Raumordnung.

Zu 2:

Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (MW) ist derzeit dabei, die Abstimmung mit dem Bund in der Frage der Infrastrukturförderung auszubauen und zu verstetigen. Dadurch sollen die Abstimmungsprozesse zwischen Bund und Land bei der Bearbeitung von Förderanträgen verbessert und die Bewilligungen beschleunigt werden. Hierfür ist jedoch auch die konstruktive Beteiligung der Vorhabenträger erforderlich, da die Bewilligung der Bundesförderung eine vollständige und prüffähige Planung erfordert. Außerdem ist dabei stets die Frage der langfristigen Finanzierung von Infrastrukturprojekten zu beachten, da z. B. bei Reaktivierungsmaßnahmen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) die später anfallenden Betriebskosten den investiven Einsatz regelmäßig um ein Vielfaches übersteigen. Das Land prüft grundsätzlich sämtliche Finanzierungsmöglichkeiten und setzt sich insbesondere beim Bund mit Nachdruck für die Erhöhung der Regionalisierungsmittel für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ein, da diese insbesondere für die Finanzierung zukünftiger Mehrleistungen beim SPNV-Betrieb erforderlich sind.

Zu 3:

Das Reaktivierungsvorhaben auf der Strecke Buchholz–Hamburg–Harburg wird durch MW weiter eng begleitet. Das Projekt ist im GVFG-Bundesprogramm gelistet und die Landesnahverkehrsgesellschaft mbH (LNVG) hat die Betriebskosten bereits in ihr Budget eingebucht. Die Deutsche Bahn (DB) AG als Vorhabenträgerin plant auf der Verbindung derzeit verschiedene vorbereitende Infrastrukturmaßnahmen. Unter anderem ist im Bereich Meckelfeld ein Überwerfungsbauwerk vorgesehen, um den dort bestehenden Konflikt mit dem Schienengüterverkehr aufzulösen (Inbetriebnahme voraussichtlich 2027). Wichtige Voraussetzung für die planerische Umsetzung des Reaktivierungsvorhabens ist die Festlegung einer Vorzugsvariante für die Einbindung dieser Verkehre in den Bahnhof Hamburg-Harburg durch die Freie und Hansestadt Hamburg. Für die Stationsvorhaben auf niedersächsischer Seite sind die Planungsziele mit DB Station & Service AG bereits abgestimmt.

Zu 4:

Die Landesregierung begrüßt, dass sich die Regionen für die Reaktivierung der genannten Strecken engagieren. Die dazu vorgelegten Gutachten erfüllen aber in Teilen nicht die Kriterien einer Standardisierten Bewertung, die eine Voraussetzung für die GVFG-Förderung darstellt. Die LNVG bietet den Auftraggebern der Studien eine intensive Zusammenarbeit an, um die Vorhaben frühzeitig eng zu begleiten und die Einhaltung der Förderkriterien sicherzustellen. Liegen die Voraussetzungen des GVFG vor und ergibt insbesondere die Standardisierte Bewertung einen Nutzen-Kosten-Indikator von größer als 1, wird sich das Land beim Bund für die Ausschöpfung aller Fördermöglichkeiten einsetzen und beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) eine entsprechende Förderung beantragen. Dafür ist jedoch eine weitere Voraussetzung, dass der Vorhabenträger vom zuständigen Aufgabenträger eine Finanzierungszusage für die zukünftigen SPNV-Betriebsleistungen auf der zu reaktivierenden Strecke hat.

- Zur Strecke Neuenhaus–Coevorden (Niederlande) läuft derzeit die Entwurfsplanung durch die Bentheimer Eisenbahn AG als Vorhabenträgerin. Begleitend finden intensive Abstimmungen mit den Akteuren in den Niederlanden statt. So wurde am 26.09.2022 vor Ort ein Letter of Intent unterzeichnet, mit dem die deutsche und die niederländische Seite ihre aktive Unterstützung des Projekts erklärt haben.
- Für die Strecken Lüneburg–Soltau und Lüneburg–Bleckede sollen durch den Vorhabenträger Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen GmbH (SInON) in Abstimmung mit der DB AG und dem Aufgabenträger unter Berücksichtigung langfristiger Infrastrukturausbauüberlegungen Betriebskonzepte entwickelt werden, die u. a. Voraussetzung für Standardisierte Bewertungen sind. Das MW setzt sich, wie bei den übrigen hier genannten Strecken bereits erfolgt, für eine baldige Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm ein.
- Zu den Strecken Salzgitter/Lebenstedt–Salzgitter/Fredenberg bzw. Salzgitter/Lichtenberg und Harvesse–Braunschweig/Gliesmarode im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Regionalverband Großraum Braunschweig wurden neue bzw. aktualisierte Standardisierte Bewertungen beauftragt. Beide Vorhaben sind im GVFG-Bundesprogramm gelistet.

Zu 5:

Die LNVG plant noch in diesem Jahr, eine landesweite Reaktivierungsuntersuchung anzustoßen, um die Strecken herauszufiltern, die sich als volkswirtschaftlich sinnvoll erweisen und den größten Nutzen versprechen. Dabei werden die überarbeiteten Kriterien der Standardisierten Bewertung zum Tragen kommen (siehe Antwort zu Nummer 1). Die konkrete Ausgestaltung des Prozesses befindet sich derzeit noch in der internen Abstimmung und wird die Empfehlungen dieses Entschließungsantrags berücksichtigen.

Zu 6:

Bereits seit 2016 unterstützt das Land Niedersachsen die ÖPNV-Aufgabenträger bei der Einrichtung landesbedeutsamer Buslinien. Dabei handelt es sich um Buslinien mit hochwertigen Bedien- und Qualitätsstandards, die das Verkehrsnetz dort ergänzen, wo eine Ausweitung des SPNV in die Fläche wirtschaftlich nicht vertretbar oder betrieblich nicht möglich ist:

- zur Anbindung von Mittelzentren ohne eigene SPNV-Station an Oberzentren bzw. an SPNV-Stationen,
- zum räumlichen und zeitlichen Lückenschluss im SPNV-Netz oder
- zur Anbindung von Orten mit besonderem Verkehrsaufkommen an Oberzentren bzw. an SPNV-Stationen.

Landesbedeutsame Buslinien verkehren an allen Wochentagen von früh bis spät im Stundentakt. Sie bieten komfortable, barrierefreie Fahrzeuge mit hoher Reisegeschwindigkeit und sind mit dem SPNV verknüpft.

Es sind bereits zwölf landesbedeutsame Buslinien in Betrieb. Mit der gerade erfolgten Überarbeitung der Förderrichtlinie des MW in 2022 wurden noch einmal bessere Rahmenbedingungen geschaffen und der Anreiz zur Einrichtung von Landesbuslinien erhöht. So wurden u. a. der Fördersatz angehoben und somit auch ansteigende Betriebskosten angepasst und durch eine Anschubfinanzierung eine Kompensation für Kosten bei der Neueinrichtung einer Linie geschaffen.

Landesbedeutsame Buslinien können auch dort sinnvoll zum Einsatz kommen, wo die Reaktivierung von Bahnstrecken lange Zeit in Anspruch nimmt oder das Fahrgastpotenzial für eine SPNV-Reaktivierung als nicht ausreichend eingeschätzt wird.

Zu 7:

Das Land setzt sich bereits jetzt für die Attraktivierung von Verkehren mit touristischer Bedeutung ein, soweit diese von der Funktion und dem Potenzial im Rahmen des ÖPNV abgebildet werden kann. So wird die Anbindung touristisch bedeutsamer Regionen z. B. durch die angestrebte Direktverbindung Wilhelmshaven–Hannover und die Beschaffung von neuen Fahrzeugen in Richtung Nordseeküste, die die Belange von Freizeit-/Urlaubsreisenden noch besser berücksichtigt, weiter

optimiert. Davon abzugrenzen sind solche Verkehre, deren Reisezweck überwiegend im Fahrerlebnis selbst zu sehen ist und nicht in der Beförderung zwischen Teilräumen. Für eine gesonderte Förderung fehlt aktuell der dafür erforderliche finanzielle Handlungsspielraum; dieser müsste ggf. zukünftig im Landeshaushalt geschaffen werden. Generell werden tourismusbezogene Kriterien in der überarbeiteten Standardisierten Bewertung (siehe Antwort zu Nummer 1) stärker berücksichtigt, was für künftige Infrastrukturvorhaben in Fremdenverkehrsregionen günstigere Ergebnisse erwarten lässt.